

DÉCLARATION DE MONTRÉAL SUR LA PLANIFICATION POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Considérant que la Convention relative à l'aviation civile internationale et ses Annexes fournissent le cadre indispensable à l'exploitation du système aéronautique mondial dans de bonnes conditions de sécurité,

Considérant que la sécurité de l'aviation est une condition préalable au développement durable du transport aérien, qui est un catalyseur du développement économique et social,

Considérant que les États membres ont une responsabilité collective en ce qui a trait à la sécurité de l'aviation et que celle-ci ne peut être renforcée qu'au moyen d'un effort de coopération et de collaboration coordonné entre toutes les parties prenantes sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI),

Reconnaissant les efforts déployés par la communauté internationale pour mettre en œuvre les conclusions et la recommandation de la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010,

Reconnaissant les mesures que l'OACI a prises et le rôle que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les États membres et les partenaires de la sécurité de l'aviation ont joué pour fixer et réaliser les objectifs et les priorités du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) approuvé par la 38^e session de l'Assemblée,

Reconnaissant que la navigation fondée sur les performances (PBN) est la principale priorité dans le domaine de la navigation aérienne et que la sécurité de sa mise en œuvre dépend essentiellement d'une supervision réglementaire efficace,

Reconnaissant que de récents événements ont fait ressortir qu'il est nécessaire d'améliorer l'identification et la localisation en temps utile des aéronefs en détresse ainsi que l'efficacité des efforts de recherches et sauvetage (SAR) et des opérations de récupération,

Reconnaissant la complexité de l'intégration, dans de bonnes conditions de sécurité, des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans les systèmes nationaux de navigation aérienne,

Reconnaissant que la destruction récente d'un aéronef civil a mis en évidence l'urgente nécessité de fournir aux États et aux compagnies aériennes des informations exactes et opportunes sur les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit et de renforcer les mécanismes existants de partage de ces informations,

Rappelant que la confiance mutuelle entre États et la confiance du public dans la sécurité du transport aérien dépendent de la disponibilité d'informations pertinentes et opportunes concernant la sécurité,

Reconnaissant le rôle de l'aviation dans les urgences de santé publique et l'importance de la collaboration entre les secteurs de l'aviation et de la santé publique dans l'établissement de plans de préparation et d'intervention en cas d'événement de santé publique,

Reconnaissant les difficultés qu'éprouvent des États à réaliser un système de supervision de la sécurité pleinement développé et à mettre en œuvre un programme national de sécurité (PNS) pour atteindre les objectifs du GASP,

Rappelant que toutes les parties prenantes doivent pleinement utiliser le cadre de sécurité et que celui-ci doit évoluer vers l'application de pratiques proactives de gestion de la sécurité pour demeurer pertinent et efficace dans l'environnement réglementaire, économique et technique en évolution du XXI^e siècle,

Reconnaissant qu'il est indispensable de protéger certains éléments concernant des accidents ou des incidents, les renseignements collectés dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité et les sources correspondantes afin d'assurer la mise à disposition continue des informations pour les enquêtes sur les accidents et les activités de gestion de la sécurité,

Reconnaissant que le partage des informations sur la sécurité est indispensable pour l'évaluation et l'identification des risques de sécurité opérationnelle au niveau des États, au niveau régional et au niveau mondial,

Reconnaissant que les cadres régionaux, notamment les RASG, les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et les organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), sont des mécanismes efficaces pour aider les États à remédier aux carences en matière de sécurité et à renforcer la sécurité de l'aviation au moyen de la coordination, de la coopération et de la collaboration,

Reconnaissant que des stratégies renforcées de mobilisation des ressources peuvent aider les États qui n'ont pas suffisamment de ressources à établir un système efficace de supervision de la sécurité,

Les Directeurs généraux de l'aviation civile et les responsables d'autres autorités compétentes, réunis à Montréal (Canada) du 2 au 5 février 2015 à l'occasion de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité :

1. *S'engagent à donner suite aux plans convenus durant cette conférence en :*
 - a) participant énergiquement aux activités des RASG, des RSOO et des autres cadres régionaux qui ont été créés pour faciliter la réalisation des objectifs du GASP ;
 - b) utilisant toutes les ressources disponibles pour accélérer la mise en œuvre intégrale de la supervision réglementaire de la PBN ;
 - c) mettant en œuvre rapidement le concept des opérations du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), notamment le suivi normal toutes les quinze minutes et le suivi des aéronefs en détresse toutes les minutes ;
 - d) entreprenant sans tarder le partage d'informations concernant les risques pour l'aviation civile découlant de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;
 - e) appliquant les principes de gestion des risques de sécurité au PNS de leur État et en veillant à la mise en œuvre de ces principes dans les processus de gestion de la sécurité à travers le système aéronautique ;
 - f) coopérant entre eux pour faciliter la réalisation concrète des nouveaux objectifs à moyen et à long terme du GASP ;
 - g) s'adressant à d'autres ministères et entités au sein de leur gouvernement pour obtenir du financement en faveur du développement durable du transport aérien, et pour appuyer

l'intégration d'éléments liés à l'aviation dans les objectifs de développement durable des Nations Unies et les cibles connexes.

2. *La conférence :*

- a) *Appelle* les États à mettre à disposition des experts techniques pour les activités des RASG et à exécuter leurs initiatives de sécurité en se concentrant sur leurs priorités ;
- b) *Prie instamment* les États et les partenaires de la sécurité de l'aviation à préserver la confiance du public dans la sécurité du système de transport aérien en améliorant le suivi des vols, en particulier au-dessus des régions océaniques et isolées, ainsi que les procédures SAR ;
- c) *Prie instamment* les États et l'OACI de publier, d'élaborer plus en avant et de mettre en œuvre, en priorité, des principes de suivi mondial, de localisation des accidents et de récupération des enregistrements de vol, ainsi que des procédures SAR qui cadrent avec le GADSS ;
- d) *Prie instamment* l'OACI de faciliter le partage d'informations sur les risques pour l'aviation civile découlant de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit, et les États de partager toutes les informations pertinentes et disponibles sur le sujet ;
- e) *Prie instamment* les États de renforcer les arrangements concernant les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit au moyen d'évaluations rigoureuses des risques ;
- f) *Prie instamment* les États d'assurer la sécurité des aéronefs civils grâce une coordination civilo-militaire, comme le décrit la circulaire de l'OACI intitulée *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Cir 330) ;
- g) *Appelle* les États à contribuer à l'élaboration des procédures favorisant une amélioration des activités de gestion et des mesures d'intervention en cas d'événement de santé publique dans le secteur de l'aviation ;
- h) *Demande* aux États de prendre, sur la base de la mise en œuvre effective de leur Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), des mesures appropriées pour faire avancer la mise en œuvre de leur PNS et informer l'OACI de leur progression ;
- i) *Demande* aux États de poursuivre le renforcement des PNS et des dispositions sur la gestion de la sécurité destinées à soutenir leur mise en œuvre, conformément aux objectifs du GASP ;
- j) *Prie* les États de consulter les orientations de l'OACI lorsqu'ils élaborent ou modifient des règlements concernant les RPAS et de mettre en place un moyen formel de sensibiliser les usagers aux risques liés à l'exploitation de tels systèmes ;
- k) *Appelle* les États, l'OACI et les partenaires de la sécurité de l'aviation à coopérer entre eux afin de faciliter la résolution des questions de sécurité relatives à l'exploitation internationale des aéronefs ;
- l) *Prie instamment* les États de mettre en œuvre, avec le soutien de l'OACI, de nouvelles dispositions et des dispositions renforcées visant à protéger les éléments concernant des accidents ou des incidents, les renseignements collectés dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité, ainsi que les sources correspondantes ;

- m) *Prie* les États, les RASG et les autres parties prenantes de l'aviation de soutenir l'OACI dans l'élaboration progressive d'un cadre mondial pour le partage d'informations ;
- n) *Demande* aux États, aux RASG, aux partenaires de la sécurité de l'aviation et à l'industrie de soutenir l'actualisation du GASP, notamment en ce qui concerne les meilleures pratiques dans les États et les régions, le partage d'informations sur la sécurité et l'élaboration de feuilles de route en matière de sécurité ;
- o) *Demande* aux États, aux partenaires de la sécurité de l'aviation et à l'industrie de soutenir les RASG et les RSOO en renforçant leur rôle de cadres stratégiques de coordination et de coopération permettant de remédier aux carences et de se concentrer sur les priorités de chaque région ;
- p) *Demande* aux États et aux parties prenantes concernées de participer et de contribuer davantage aux cadres régionaux permettant de remédier aux carences en matière de sécurité et de renforcer la sécurité de l'aviation ;
- q) *Demande* aux États et à l'industrie d'aider l'OACI à créer un cadre international pour réduire le dédoublement des activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO) ;
- r) *Demande* à l'OACI :
 - i) de continuer d'aider les États à appliquer les normes et pratiques recommandées (SARP) liées à la sécurité et à mettre en œuvre un système efficace de supervision de la sécurité, en fournissant des orientations, une formation et des outils supplémentaires ;
 - ii) de continuer d'aider les États à mettre en œuvre la PBN ;
 - iii) de finaliser le concept du GADSS pour le suivi mondial et de piloter l'exécution d'une initiative de mise en œuvre utilisant des technologies existantes ;
 - iv) de définir et mettre à jour les éléments indicatifs concernant l'évaluation des risques encourus par les aéronefs civils effectuant des vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit, notamment l'examen de la circulaire 330, ainsi que d'élaborer et d'héberger un dépôt central pour les informations disponibles sur les zones de conflit ;
 - v) de poursuivre ses travaux d'examen des informations provenant d'enquêtes sur les accidents et les incidents ainsi que des informations fournies par les constructeurs d'aéronefs et liées à des phénomènes météorologiques inhabituels ou extrêmes ;
 - vi) de continuer d'aider les États à réaliser les objectifs du GASP en mettant au point et harmonisant les indicateurs de performance de sécurité (SPI) afin de faciliter les activités de suivi et de mesure ;
 - vii) de suivre la mise en œuvre des PNS par les États membres ;
 - viii) d'accélérer l'élaboration de dispositions visant à permettre une approche harmonisée de la réglementation des RPAS et de fournir une plate-forme où les États peuvent partager leur expérience et leurs meilleures pratiques ;

- ix) d'assurer la réalisation de progrès rapides en vue de l'adoption de dispositions nouvelles et renforcées sur la protection des informations servant à la gestion de la sécurité et des éléments concernant des accidents ou des incidents, et d'aider les États à mettre en œuvre ces dispositions ;
- x) d'assurer des moyens appropriés pour protéger adéquatement les informations sur la sécurité en vue de faciliter l'élaboration d'un cadre mondial de partage d'informations à l'aide d'une approche progressive ;
- xi) de soutenir l'exécution du GASP au moyen de feuilles de route en matière de sécurité et de favoriser la stabilité de l'évolution du GASP en faisant appel à une approche guidée par des données ;
- xii) de diriger la coordination et la facilitation pour les donateurs et les partenaires en établissant un groupe de partenaires d'aide à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation pour la fourniture d'assistance aux États ;
- xiii) d'élaborer une stratégie de mobilisation des ressources pour renforcer la capacité d'aide à la mise en œuvre et de participer à la mise au point des objectifs de développement durable des Nations Unies ;
- xiv) de piloter l'harmonisation et l'intégration des cadres régionaux, notamment les RASG et les RSOO, en vue d'atteindre les objectifs du GASP et les cibles régionales ;
- xv) d'exercer son rôle en favorisant un plus grand développement des RSOO pour assurer un cadre et une coopération harmonisés entre les États et les parties prenantes.

Compte tenu de ce qui précède, les directeurs généraux de l'aviation civile, les responsables d'autres autorités compétentes et la Conférence approuvent les conclusions et les recommandations auxquelles tous les intéressés doivent donner suite.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

THÈME 1 : EXAMEN DE LA SITUATION ACTUELLE

Sujet 1.1 : Réalisations et travaux restant à accomplir

1. CONCLUSION 1/1

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Progrès réalisés depuis la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en 2010 (HLSC 2010) :*

- 1) D'importants progrès sont notés dans la mise en œuvre des recommandations de la conférence HLSC 2010 et la réalisation des objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- 2) Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour mettre en œuvre efficacement les initiatives continues découlant de la conférence HLSC 2010 et réaliser pleinement les objectifs du GASP.

b) *Soutien des activités des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) :*

[Les conclusions concernant cette question sont traitées dans le cadre du sujet 3.1 de la conférence, *Collaboration régionale rationnelle et efficace.*]

c) *Supervision réglementaire pour la mise en œuvre efficace de la navigation fondée sur les performances (PBN) :*

- 1) Étant donné que l'absence de supervision réglementaire appropriée a contribué à retarder l'application de la Résolution A37-11 de l'Assemblée — *Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances*, la priorité devrait maintenant être accordée aux domaines qui permettent d'obtenir un maximum d'avantages en matière de sécurité.

2. RECOMMANDATION 1/1

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Progrès réalisés depuis la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en 2010 (HLSC 2010) :*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI, les États et les partenaires de la sécurité de l'aviation continuent d'œuvrer aux initiatives en cours découlant des recommandations de la conférence HLSC 2010 ;

- 2) que les États encouragent les exploitants aériens à utiliser efficacement les processus du système de gestion de la sécurité (SGS) avant de mettre en œuvre un système de gestion des risques de fatigue (FRMS) afin d'en tirer des avantages optimaux en matière de sécurité et d'efficacité ;
- 3) que l'OACI rende disponible la documentation liée à la sécurité dans toutes les langues de l'Organisation et que la terminologie soit harmonisée.

b) *Soutien des activités des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) :*

[Les recommandations concernant cette question sont traitées dans le cadre du sujet 3.1 de la conférence, *Collaboration régionale rationnelle et efficace.*]

c) *Supervision réglementaire pour la mise en œuvre efficace de la navigation fondée sur les performances (PBN) :*

Il est recommandé :

- 1) que les États accélère la mise en œuvre intégrale de la supervision réglementaire de la navigation fondée sur les performances (PBN) en utilisant pleinement toutes les ressources disponibles pour améliorer l'efficacité de leur fonction de supervision de la PBN ;
- 2) que les États procèdent à l'application de la Résolution A37-11 de l'Assemblée — *Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances* en mettant l'accent sur les domaines qui permettent d'obtenir un maximum d'avantages en matière de sécurité ;
- 3) que l'OACI élabore une vue d'ensemble claire des différentes prescriptions, fonctionnalités et activités de supervision réglementaire qui sont nécessaires pour une mise en œuvre efficace de la PBN.

Sujet 1.2 : Problèmes de sécurité émergents

1. CONCLUSION 1/2

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Suivi mondial des vols*

- 1) Des événements récents, tels que l'accident du vol AF447 et la disparition du vol MH370, ont montré le besoin de dispositions exigeant que les exploitants déterminent la position d'un aéronef à tout moment, où qu'il soit ;
- 2) Des États, des autorités de navigation aérienne et l'industrie devraient entreprendre, de toute urgence, une mise en œuvre volontaire du suivi mondial en utilisant les techniques disponibles.

b) *Zones de conflit*

- 1) La perte tragique du vol MH17 témoigne de la nécessité de fournir d'urgence aux États et aux transporteurs aériens des informations fiables et opportunes au sujet des risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit ;
- 2) Il est nécessaire et urgent d'utiliser et de renforcer les mécanismes en place aux fins du partage des informations cruciales liées aux restrictions d'utilisation de l'espace aérien associées aux zones de conflit, et de faire en sorte que les évaluations des risques soient solides.

c) *Coordination civilo-militaire*

- 1) Les États devraient assurer la sécurité des aéronefs civils par le biais de la coordination civilo-militaire, comme le décrit la circulaire 330 de l'OACI, *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Cir 330), et cette circulaire devrait être mise à jour régulièrement.

d) *Santé publique*

- 1) La flambée épidémique du virus Ebola a mis en évidence l'importance continue du programme de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et il est nécessaire de trouver des ressources pour assurer sa pérennité ;
- 2) Les États pourraient recourir aux spécialistes déjà disponibles au sein de leur autorité de réglementation pour favoriser une meilleure gestion des événements de santé publique touchant le secteur de l'aviation.

e) *Conditions météorologiques extrêmes*

- 1) Il est nécessaire de poursuivre l'analyse des informations provenant des enquêtes sur les accidents et les incidents pour déterminer s'il y a lieu de renforcer les dispositions de l'OACI pour atténuer davantage les risques associés aux conditions météorologiques extrêmes.

f) *Durée d'enregistrement des CVR*

- 1) Les États devraient appuyer la proposition d'amendement formulée par le Groupe d'expert des enregistreurs de bord (FLIRECP) concernant l'allongement à 25 heures de la durée d'enregistrement des conversations de poste de pilotage (CVR) pour les avions lourds de nouvelle fabrication ;
- 2) L'OACI devrait veiller à ce que les enregistrements de CVR à durée prolongée soient accompagnés des mesures de protection pertinentes concernant leur utilisation possible, limitant cette dernière aux fins du maintien ou de l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

2. RECOMMANDATION 1/2

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Suivi mondial des vols*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI diffuse sans retard le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) et l'utilise pour la mise en œuvre du suivi des vols en conditions normales, anormales et de détresse, les activités de recherches et de sauvetage (SAR) et la récupération des données des enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) et des enregistreurs de données de vol (FDR) ;
- 2) que l'OACI poursuive d'urgence l'élaboration de dispositions fondées sur les performances pour le suivi normal des aéronefs, qui offrent à l'industrie des options viables, et qu'elle prie instamment l'industrie de commencer à mettre en œuvre le suivi mondial, sur une base volontaire, en utilisant les techniques disponibles ;
- 3) que l'OACI mène une initiative de mise en œuvre du suivi mondial des aéronefs, dans un contexte multinational conçu pour démontrer l'utilisation optimale des équipements en usage aujourd'hui et intégrer les résultats dans des éléments indicatifs ;
- 4) que l'OACI appuie les exercices régionaux de formation SAR liés au comportement anormal des vols et en partage les résultats avec la communauté internationale ;
- 5) que l'OACI examine les interactions entre l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* et l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et précise les dispositions qui s'appliquent quand un aéronef est toujours manquant à la fin de la phase de recherches et de sauvetage et que les recherches se poursuivent afin de repérer l'aéronef aux fins d'enquête ;
- 6) que l'OACI encourage les États et l'Union internationale des télécommunications (UIT) à examiner, à la Conférence mondiale des radiocommunications en 2015 (WRC-15), les exigences en matière d'attribution des fréquences en vue d'assurer de toute urgence les attributions de spectre de fréquences nécessaires pour la surveillance mondiale par les services de circulation aérienne.

b) *Zones de conflit*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI et les États œuvrent à mettre en application la stratégie élaborée par l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF RCZ) comme base pour renforcer les arrangements concernant les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit ;

- 2) que l'OACI établisse d'urgence un dépôt de données simple, centralisé et fondé sur le web, pour rendre disponibles les informations qui appuient les évaluations des risques encourus au-dessus ou à proximité de zones de conflit. La source de ces informations devrait être identifiée clairement dans le dépôt de données ;
- 3) afin d'assurer le plus haut niveau de sécurité de l'aviation civile, que l'OACI examine les SARP et les éléments indicatifs applicables sur l'évaluation des risques pour les vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;
- 4) que l'OACI charge le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) d'examiner les dispositions applicables de l'Annexe 13 — *Enquête sur les accidents et incidents d'aviation* en tenant dûment compte des scénarios suivants :
 - i) l'État d'occurrence ne mène pas une enquête prescrite par l'Annexe 13 et n'a pas l'intention de déléguer l'enquête à un autre État ;
 - ii) le rapport final n'est pas diffusé dans des délais raisonnables ;
 - iii) le degré de participation à l'enquête des États dont des ressortissants ont été tués ou gravement blessés ;
- 5) que les États accordent d'urgence leur appui au cadre d'échange d'informations de l'OACI en rendant disponibles toutes les informations pertinentes sur les risques liés aux vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

c) *Conditions météorologiques extrêmes*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI poursuive ses études des données et des informations provenant d'enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que des données et des informations communiquées par les constructeurs d'aéronefs et ayant trait à des phénomènes météorologiques inhabituels/extrêmes ;
- 2) que l'OACI, s'appuyant sur les résultats de ces études, évalue la nécessité d'améliorer ses dispositions sur la navigabilité, l'exploitation et l'emport d'équipement de détection afin d'atténuer davantage les risques découlant de l'évolution des conditions météorologiques et qu'elle prenne les mesures qui s'imposent.

d) *Coopération civilo-militaire*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI appuie les États dans l'assurance de la sécurité des aéronefs civils par le biais de la coordination civilo-militaire, comme le décrit la Circulaire 330 de l'OACI, *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien*, et qu'elle mette à jour cette circulaire sur une base régulière.

e) *Santé publique*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI appuie le programme CAPSCA (Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile) afin d'aider les États à se préparer à tout nouvel événement de santé publique et à intervenir promptement, le cas échéant ;
- 2) que les États s'engagent à soutenir le programme CAPSCA et y contribuent financièrement et/ou en nature ;
- 3) que, dans la mesure du possible, les États fassent appel aux spécialistes des services médicaux de leur autorité de réglementation, en plus d'autres experts en santé publique, pour améliorer la gestion et les mesures d'intervention en cas d'événement de santé publique dans le secteur de l'aviation.

f) *Généralités*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI fournisse des informations à jour sur les progrès et l'état de la mise en œuvre dans tous les domaines ci-dessus, dans un rapport destiné à être présenté à la 39^e session de l'Assemblée.

THÈME 2 : APPROCHE FUTURE DE LA GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Sujet 2.1 : Programme national de sécurité

1. CONCLUSION 2/1

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Stratégies pour gérer la sécurité de l'aviation*

- 1) Pour les États, il est efficace de recourir à une approche fondée sur les risques pour gérer les activités aéronautiques nouvelles et existantes ;
- 2) Les États ont besoin d'éléments indicatifs supplémentaires pour élaborer des règlements basés sur les performances ;
- 3) Pour assurer l'intégration des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) en toute sécurité, il faut des dispositions OACI nouvelles ou améliorées, ainsi que la collaboration entre les États.

b) *Mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS)*

- 1) La mise en œuvre du système national de supervision de la sécurité et du programme national de sécurité (PNS) devrait être suivie afin de déterminer les

progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;

- 2) Pour poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre du PNS, les États ont besoin d'orientations supplémentaires et d'un partage de leurs expériences ;
- 3) Des indicateurs de performance de sécurité (SPI) sont nécessaires pour permettre aux États de suivre et de mesurer les performances.

c) *Renforcement des dispositions relatives au programme national de sécurité (PNS)*

- 1) L'adoption de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* a facilité le regroupement des normes et pratiques recommandées (SARP) générales relatives à la gestion de la sécurité, ce qui permettra que leur évolution se poursuive ;
- 2) Le renforcement des dispositions relatives au programme national de sécurité (PNS) devrait soutenir les efforts des États pour réaliser les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et assurer l'intégration des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité dans le cadre du PNS de manière à permettre aux États d'atteindre la maturité requise à chaque étape pour réaliser une performance meilleure et durable.

2. RECOMMANDATION 2/1

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Stratégies pour gérer la sécurité de l'aviation*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI évalue la faisabilité et les avantages de l'élargissement de la portée du système de gestion de la sécurité (SGS) à des activités aéronautiques supplémentaires ;
- 2) que l'OACI établisse un mécanisme de coordination pour aider les États à résoudre les problèmes de sécurité concernant les exploitants d'aéronefs étrangers ;
- 3) que l'OACI élabore des orientations visant à faciliter l'établissement de règlements basés sur les performances ;
- 4) que l'OACI accélère l'élaboration de dispositions destinées à être utilisées par les États pour réglementer l'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) dans leur espace aérien et sensibiliser les utilisateurs aux risques liés à l'exploitation de RPAS ;

- 5) que les États s'attaquent aux risques liés à l'utilisation non réglementée des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPA) à proximité des aérodrômes accueillant des vols internationaux ;
- 6) que l'OACI fournisse des éléments justificatifs pour aider les États à atténuer les risques que présentent pour les vols internationaux l'exploitation des RPA à proximité des aérodrômes.

b) *Mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS)*

Il est recommandé :

- 1) que les États se servent de l'outil OACI d'analyse d'écarts du programme national de sécurité (PNS) et de l'auto-évaluation du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) pour faciliter la surveillance et la mise en œuvre du PNS ;
- 2) que l'OACI élabore des orientations et des mécanismes pour le partage des meilleures pratiques afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS ;
- 3) que l'OACI améliore et harmonise les indicateurs de performance de sécurité (SPI) définis en tenant compte de ceux qui sont actuellement utilisés.

c) *Renforcement des dispositions relatives au programme national de sécurité (PNS)*

Il est recommandé :

- 1) qu'en envisageant l'intégration des huit éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité et des onze éléments d'un cadre de programme national de sécurité (PNS), l'OACI veille à ce que les huit éléments cruciaux demeurent bien en vue et que l'accent soit mis sur leur rôle d'éléments fondamentaux du PNS ;
- 2) que l'OACI harmonise ses dispositions en matière de collecte de données sur la sécurité.

Sujet 2.2 : Protection des informations sur la sécurité

1. CONCLUSION 2/2

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

- a) Il faudrait que les autorités responsables des enquêtes sur les accidents recueillent et produisent des dossiers au cours des enquêtes instituées, dans le but de déterminer les causes et/ou les facteurs contributifs d'accidents ou d'incidents d'aviation afin d'en éviter la répétition. La protection de l'accès continu des autorités chargées des enquêtes sur les accidents aux informations essentielles dans le cadre d'une enquête dépend de l'aptitude des États à mettre en œuvre une protection appropriée des dossiers sur les accidents et incidents ;

- b) Les mécanismes proactifs conçus pour gérer la sécurité de l'aviation reposent sur la collecte, l'analyse et l'échange des informations sur la sécurité en vue de l'identification opportune et de l'atténuation ultérieure des risques et dangers qui peuvent entraîner un accident ou un incident. Le succès de cette approche proactive de la gestion de la sécurité de l'aviation dépend de la protection appropriée des informations sur la sécurité et de leurs sources afin d'encourager des comptes rendus utiles ;
- c) La protection des dossiers de certains accidents et incidents, d'autres informations recueillies aux fins du maintien ou de l'amélioration de la sécurité ainsi que de leurs sources conditionne l'amélioration de la sécurité et devrait être introduite à un niveau législatif ;
- d) Des groupes multidisciplinaires d'experts ont contribué à l'élaboration de propositions visant à renforcer les dispositions de l'OACI sur la protection des dossiers de certains accidents et incidents et d'autres informations recueillies aux fins du maintien et de l'amélioration de la sécurité ainsi que de leurs sources ;
- e) L'uniformité et la cohérence des propositions pour les Annexes concernées, qui doivent être assurées par la comparaison des travaux des groupes d'experts compétents, des observations des États et des éléments fournis durant la conférence, sont essentielles pour l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre efficace de dispositions nouvelles ou renforcées sur ce sujet. De plus, il est nécessaire de définir clairement les types d'informations et de sources à protéger ainsi que la portée, les niveaux et les limites de la protection recherchée ;
- f) Des progrès rapides dans les travaux de l'OACI visant à adopter des dispositions nouvelles et renforcées sur la protection des dossiers de certains accidents et incidents et des informations recueillies aux fins du maintien ou de l'amélioration de la sécurité, en plus de l'assistance aux États dans la mise en œuvre de ces nouveaux cadres protecteurs, sont essentiels à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

2. RECOMMANDATION 2/2

2.1 La Conférence convient des recommandations suivantes :

Il est recommandé :

- a) que l'OACI veille à ce que soient réalisés des progrès sensibles et rapides en vue de l'adoption de dispositions nouvelles et renforcées sur la protection des dossiers de certains accidents et incidents, d'autres informations recueillies aux fins du maintien ou de l'amélioration de la sécurité ainsi que de leurs sources, tout en assurant la cohérence, l'uniformité et la clarté des propositions et en tenant compte des délais requis pour l'adoption ou la promulgation, par les États, de la loi ou des lois pertinentes ;
- b) que les États procèdent aux ajustements juridiques nécessaires afin de mettre en œuvre efficacement des cadres protecteurs nouveaux et renforcés pour faciliter la gestion de la sécurité et les activités d'enquête sur les accidents ;

- c) que l'OACI appuie les États dans la mise en œuvre de dispositions nouvelles et renforcées dans le cadre d'une stratégie combinant des éléments indicatifs d'appui, outils et séminaires adaptés aux besoins de chaque région afin de bâtir la confiance, la coopération, la responsabilité et une compréhension commune entre les professionnels de la sécurité de l'aviation, les autorités d'enquête sur les accidents, les organismes de réglementation, les services de police et le secteur judiciaire, dans le contexte d'une culture de compte-rendu ouverte.

Sujet 2.3 : Partage d'informations sur la sécurité

1. CONCLUSION 2/3

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

- a) L'échange d'informations est un principe fondamental de la sécurité d'un système de transport aérien et est reconnu comme un outil facilitant la réalisation des objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- b) Les initiatives de sécurité dépendent d'une compréhension claire de la façon dont les informations sur la sécurité sont définies et protégées ;
- c) Des outils, des systèmes et des cadres juridiques appropriés doivent être disponibles pour permettre aux États et aux organisations d'utiliser les informations sur la sécurité qui ont été partagées ;
- d) La poursuite de l'élaboration d'initiatives de sécurité et de stratégies de mise en œuvre mondiales devrait être basée sur la collecte, l'analyse et le partage d'informations entre les États et les parties prenantes de l'aviation ;
- e) Une approche par phases est indispensable à l'élaboration du cadre mondial de partage des informations ;
- f) Les avantages qu'offre la mise à disposition à l'échelle mondiale d'informations de sécurité recueillies au moyen de mécanismes régionaux d'échange en matière de sécurité sont reconnus.

2. RECOMMANDATION 2/3

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

Il est recommandé :

- a) que l'OACI facilite une approche par phases vers l'élaboration du cadre mondial pour l'échange d'informations relatives à l'identification des problèmes de sécurité systémiques et d'autres types d'informations intéressant la sécurité ;
- b) que l'OACI lance une étude pour évaluer la nécessité d'un renforcement du cadre en ligne de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) pour en faire un centre de fusion de

données plus transparent qui complèterait les travaux menés par l'OACI et les États membres par le biais de l'USOAP-CMA, du système de notification électronique des différences (EFOD), des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et d'autres groupes de travail ;

- c) que l'OACI envisage d'élaborer un mécanisme pour évaluer le respect du Code de conduite sur le partage et l'utilisation d'informations sur la sécurité ;
- d) que les États élaborent des méthodes de collecte et de partage des données de sécurité opérationnelle, ainsi qu'une méthode normalisée de gestion des risques de sécurité destinée à favoriser l'harmonisation des processus de maintien de la navigabilité ;
- e) que l'OACI établisse une base de données sur les recommandations de sécurité de portée mondiale et prenne des mesures appropriées pour la mettre à disposition sur son site web dans les meilleurs délais.

Sujet 2.4 : Évolution du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

1. CONCLUSION 2/4

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

- a) *Actualisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2014 – 2016*
 - 1) Les feuilles de route pour la sécurité aideront les États et les régions dans la mise en œuvre du GASP ;
 - 2) L'actualisation du GASP demande un effort collaboratif de toutes les parties prenantes afin de promouvoir son évolution continue et stable.

2. RECOMMANDATION 2/4

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

- a) *Actualisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2014 – 2016*

Il est recommandé :

- 1) que l'OACI, en collaboration avec les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les partenaires de la sécurité de l'aviation et l'industrie, élabore des feuilles de route pour la sécurité, à l'appui du GASP ;
- 2) que l'OACI, en collaboration avec les États, les RASG, les partenaires de la sécurité de l'aviation et l'industrie, élabore des méthodes pour déterminer les objectifs et priorités futurs en matière de sécurité afin d'actualiser le GASP tout en tenant compte des données de sécurité opérationnelle et de la continuité et de la stabilité nécessaires du document.

THÈME 3 : FACILITER UNE COOPÉRATION RÉGIONALE ACCRUE

Sujet 3.1 : Collaboration régionale rationnelle et efficace

1. CONCLUSION 3/1

1.1 La conférence convient des conclusions suivantes :

a) *Collaboration régionale pour améliorer la sécurité dans les États*

- 1) Les partenaires de la sécurité de l'aviation, y compris les États donateurs, les organisations internationales, l'industrie et les institutions financières, sont encouragés à appuyer les efforts de l'OACI pour aider les États à améliorer la sécurité de l'aviation en renforçant la coordination, la coopération et la collaboration régionales ;
- 2) Il est nécessaire pour l'OACI d'élaborer une stratégie de mobilisation des ressources pour renforcer les capacités d'assistance à la mise en œuvre ;
- 3) L'OACI est encouragée à participer à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies ;
- 4) Les contributions volontaires au Fonds de développement des ressources humaines (HRDF) sont encouragées.

b) *Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO)*

- 1) Un cadre harmonisé et commun et la coopération entre les États, les partenaires de la sécurité et les donateurs sont essentiels pour faciliter l'établissement et l'évolution durable des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ;
- 2) L'OACI joue un rôle crucial en donnant des orientations, en procédant à des examens et en diffusant des informations et des pratiques optimales sur les RSOO pour éliminer les déficiences et accroître l'efficacité, et pour appuyer les États dans la poursuite des objectifs de sécurité à l'échelle mondiale ;
- 3) Les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) connaissent un essor croissant dans le monde de l'aviation moderne et méritent que l'OACI, les États et les partenaires de la sécurité leur portent une attention particulière ; les RSOO des régions en développement devraient bénéficier d'un soutien supplémentaire.

c) *Activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO)*

- 1) En collaboration avec les États et l'industrie, l'OACI devrait élaborer un cadre international et une initiative régionale visant à faciliter la réduction des doublages dans les activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO).

2. RECOMMANDATION 3/1

2.1 La conférence convient des recommandations suivantes :

a) *Collaboration régionale pour améliorer la sécurité dans les États*

Il est recommandé :

- 1) que les partenaires de la sécurité de l'aviation, y compris les États donateurs, les organisations internationales, l'industrie et les institutions financières, aident les États à améliorer la sécurité de l'aviation en renforçant la coordination, la coopération et la collaboration régionales en vertu des politiques, de la stratégie, du cadre et des mécanismes de l'OACI en matière de sécurité ;
- 2) que l'OACI pilote la coordination et la facilitation pour les donateurs et les partenaires en ce qui concerne la prestation de l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation dans les États ;
- 3) que l'OACI envisage l'établissement d'un groupe de partenaires pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation, s'appuyant sur le Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN) et axé sur le partage d'informations sur l'assistance, la collaboration, la mobilisation des ressources ainsi que l'adoption d'indicateurs de résultats et de cibles ;
- 4) que l'OACI élabore une stratégie de mobilisation des ressources et un plan de mise en œuvre pour accroître les ressources, les activités d'assistance et les capacités d'assistance à la mise en œuvre ;
- 5) que l'OACI pilote l'alignement et la coordination des initiatives régionales visant à améliorer la sécurité, à réaliser les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et à atteindre les cibles régionales en matière de sécurité, qui font intervenir les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), les Commissions régionales de l'aviation civile (CAC) et les organismes de formation aéronautique (ATO), en évitant aussi bien les doublons que les écarts ;
- 6) que chaque région établisse et renforce les mécanismes de coordination du Groupe régional de planification et de mise en œuvre – Groupe régional de sécurité de l'aviation (PIRG-RASG) et intègre ceux-ci dans les manuels de procédure ;
- 7) que les États, les organisations internationales et l'industrie rehaussent leur participation et leurs contributions aux mécanismes régionaux de sécurité de l'OACI et des partenaires ;
- 8) que les États, les organisations internationales et l'industrie continuent d'appuyer les activités des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) en relevant leur niveau de participation et de contribution en ressources, et notamment

en experts techniques, et en favorisant davantage la mise en œuvre des initiatives de sécurité des RASG ;

- 9) que l'OACI participe à l'élaboration des objectifs de développement durable des Nations Unies ;
- 10) que les États, les organisations internationales et régionales et l'industrie augmentent leur contribution aux fonds volontaires de l'OACI, y compris le Fonds pour la sécurité (SAFE) et le Fonds de développement des ressources humaines (HRDF).

b) *Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO)*

Il est recommandé :

- 1) que l'on fournisse à l'OACI des contributions volontaires sous forme de ressources en nature pour le programme des travaux à l'appui des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en :
 - i) lançant une étude, éventuellement appuyée par l'établissement d'un groupe de travail, pour envisager les moyens d'intégrer des fonctions et d'accroître les pouvoirs des RSOO en rapport avec le cadre régional de sécurité de l'OACI, les mécanismes de financement durables et possibles et les regroupements et les accords entre les RSOO, en faisant évoluer les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) vers des RSOO, et en rendant compte des résultats à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI ;
 - ii) améliorant les orientations fournies dans le *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité* (Doc 9734 de l'OACI) ;
 - iii) invitant les parties prenantes et les partenaires du développement à élargir le soutien qu'ils apportent aux projets de coopération internationale pour englober les activités et les programmes de travail des RSOO.

c) *Activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO)*

Il est recommandé :

- 1) que l'on fournisse à l'OACI des contributions volontaires sous forme de ressources en nature pour le programme des travaux visant à appuyer les États en lançant une étude, éventuellement soutenue par la création d'un groupe de travail, en vue d'envisager l'élaboration d'un cadre mondial et d'initiatives régionales pour réduire le chevauchement des activités de certification et de surveillance des organismes de maintenance agréés (AMO), et que l'on rende compte des résultats à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI.